

# 地域システムとしてみた中国地方

森 川 洋

## I はしがき

本稿は、最近よく使用されるようになった地域システム概念を用いて中国地方の地域構造を考察することを目的とする。

regional system は、日本語では「地域のシステム」や「地域システム」と訳されているが、両者の意味は同一ではなく、混乱した関係にある（荒井，1996）。前者は、地域を体系的（systematic）に整理する、いうなれば、「地図を描く作業」に関連した一般的な概念であり、地表を体系的に地域区分しようとする研究とともに古くから行われてきたものである。高野（1989）は『地理学辞典』の中で、「地域システム」を「ある一定の地域をある分類原理に従って大中小などの数段階の地域に区分するとき、地域区分の全体的なシステム構成が地域システムである」としており、前者の意味に使用している。

これに対して、後者は一般システム理論の導入のもとで単位地域間の結合に重点をおく研究を意味する。それは均質地域と結節地域との階層的結合を説いた Philbrick（1956）の研究にもみられるが、計量的な操作に基づく研究方法を要領よく説明したのは Berry（1964）であった。彼は地理行列の概念を拡張して、地域間の相互作用を扱う分析法を提案した。地理行列を因子分析したものは構造行列（structure matrix）と呼ばれ、同じように相互作用行列を整理したものは空間行動（spatial behavior）を示すものと考えられた（荒井，1996）。これによって、Berry は地域を空間的特性と空間行動の両面から考察したが、システムの運動の内的メカニズムに深く立ち入るまでには至らなかった。

た。地域システムが自己制御のメカニズムや形態再生産のメカニズムを備えたものとして開システムや閉システム概念を導入してシステムをとらえたのは、Chorley (1962) であった。また、Grigg (1965)は、地域システムの分析方法は地域区分の原理と類似していることを明らかにした。

かくして、一般システム理論に基づく地域システム概念が新たな研究分野として登場してきた。ヒューゲット (1989, p.74) によると、地域システムはエネルギー、モノ、情報の流れの中にはめ込まれた空間構造からなるが、地域ユニットの認識については問題が多いという。そこでは、単位地域の間は何らかの交流や結合があり、地域全体としてのまとまりをもち、空間的な構造があることを必要とする。しかも、そうしたシステムは時とともに変化するので、その構造を動的に理解することが必要である。したがって、地域システムの研究では、①システムを構成する要素の特徴や②単位地域間の連結関係、③地域の全体的まとまりを理解するとともに、④その構造の変化・発展について考察するという4点からとらえることが要求される。

このような地域システムの考察は、地域構造の概念とも密接に関係する。地域構造の概念には、①ある広がりをもった地域のなかで自然的、経済的、社会的などの諸要素と諸因子との結合状態についていう場合<sup>1)</sup>と、②複数地域の相互関係についていう場合とが含まれる (木内, 1968, p.99)。この①と②の内容は著しく異なっており、①では単一の地域内における諸要素間の関連を問題にするのに対して、②は全体地域のなかに多くの単位地域が存在しており、その間の連結関係を問題としたものである。つまり、①は地域システムの発想とは別のものであり、②が地域システムの概念と類似したものといえる。ここで、②の地域構造概念は地域システム概念と全く同一であることに躊躇するのは、地域構造概念は地域システム概念よりもその使用の歴史が古く、単位地域の連結関係に基づくシステム理論を前提としているとは限らないと考えられるからである。ともあれ、地域構造の概念には少なくとも上記の2つの種類があるの

で、問題を明確にするには地域システムの使用するのが適当である。

地域システムを考える場合には、Philbrick (1956) や Haggett (1972, pp.247-248) が指摘するように、結節地域を地域システムの基本的単位とみなすのが適当である。その場合には、結節地域が人やモノや情報などの流れによって相互に連結しているというだけでなく、連結の構造が問題となる。たとえばEU諸国では、将来大都市を中心とする地域（大都市圏）が「ブドウの房」状に水平的に連結するのか、中心をなす「青いバナナ」地域がますます発展するのかをめぐって見方の対立があり、地域結合の構造が論議されている。ここで、結節地域を単位として地域システムを考察するとき、その骨格をなすのは、いうまでもなく都市システム（urban system）である。したがって、地域システムの研究は都市システムの研究と密接な関係にあり、その研究成果を利用することができる。

統計資料を利用して広域的な分析を行う場合には、単位地域は通常市町村となるが、都市を中心とする地域結合としての結節地域は、人間行為によってつくられた社会的構築物（social construct）であり、時とともに変化する。ここで中国地方について考えるときとくに注目されるのは、①中国地方はどのような地域システムによって構成され、どのような構造をもっているのか、②どのような変化の方向にあるのか、③中国地方は全体としてまとまりをもった地域といえるのか、という問題である。

近代末期の今日の地域社会では、都市間の結合は複雑なものとなり、単一の都市を中心とした単純な結節地域をなすものばかりではなくなったといわれるし、地域は思考モデル（Denkfigur）にすぎないとか、地域境界の画定も困難になってきたといわれるが（森川，2002）、本稿の分析でみる限り、地域の性格は30年前の状態と比較しても（森川，1969）、それほど著しく変化しているとはいえず、従来の分析方法を踏襲することができる。

## Ⅱ 中国地方の概況

自然条件をふまえてマクロにみた場合には、中国地方は3地域からなる。地形的には、第3紀以降浸食・削剥によって形成された標高1,000～1,200mの中国山地、標高400～600mの吉備、石見、周防の諸高原、および標高200m以下で緩やかな山頂平坦面や山麓緩斜面からなる平坦面がある(藤原, 1985)。山陰沿岸にも瀬戸内沿岸にも平野は乏しく、岡山平野や出雲・松江平野、鳥取平野などが比較的大きいものといえる。気候的には、冬季には季節風が強く曇天が続き積雪の多い日本海型と、年降水量が少なく夏の暑さがきびしい瀬戸内型、その中間にあって冬季には曇天と低温の日が続くが、夏には朝夕の気温が涼しくしのぎやすい中国内陸型の3地域に区分される。曇天が多い山陰型の気候と温暖で日照時間の長い瀬戸内沿岸との違いは顕著である。

このような自然条件の上に展開する人間活動もまた、山陰沿岸と中国山地を中心とする内陸地域と瀬戸内沿岸の3地域に区分することができる。内陸部に比べて海岸部の開発が早い、瀬戸内沿岸では浅海に注ぐ河川のデルタが発達し、干拓や埋立によって開発が行われ、畿内と北九州とを結ぶ交通の大動脈をなしてきたので、瀬戸内沿岸は山陰沿岸よりも人間活動が活発であった。

それは、近代化以後ますます大きな地域格差を生じた。山陽本線(1897年)は山陰本線(1912年)よりも15年も早く開通し、わが国の幹線ルートの一つとなった。さらに、工業化の進展によって瀬戸内沿岸は太平洋ベルト地帯に加わり、都市は急速な成長を遂げた。広域中心都市広島は112.6万人(2000年)に達し、1980年には全国第10番目の政令指定都市に指定された。岡山も人口62.7万人で、福山とともに中核市の指定を受けている<sup>2)</sup>。これに対して、山陰沿岸では都市化も工業化も遅れ、鳥取や松江は1889(明治22)年に施行された日本最古の市制都市39の中に数えられていたにもかかわらず、今日でも人口10万人台の都市である。島根・鳥取両県の県民所得は低く、瀬戸内沿岸はわが国の中間地帯に属するのに対して、山陰側は縁辺地帯とみるこ

とができる（森川，1998, p.211）。

また交通的には，山陰沿岸では鳥取平野や出雲・松江平野の地域がそれぞれ独立して他地域と連結しており，山陰沿岸地域全体としての一体性は乏しい。すなわち，鳥取地域では近畿地方との連結が主であるのに対して，松江・出雲地域では近畿・岡山や広島方面との結びつきが強く，中国横断自動車道広島浜田線の開通した石見地方は広島との関係が強い。山陰自動車道や中国横断尾道松江線が開通したときには，また新たな変化が生ずる可能性がある。

中国山地は四国山地と比べれば標高も低く急峻な地形ではないが，中国地方の内陸部はわが国過疎地域の発祥の地といってよく，全国有数の過疎地域をなしている<sup>3)</sup>。第2次世界大戦後道路の開通や拡幅によって交通条件は改善され，それと同時に，内陸地域は沿岸部の都市への従属性を強めてきたが，内陸には津山，新見，庄原，三次などわずかな中小都市があるだけで，都市への通勤条件には恵まれない地域である。ある特定都市への通勤率5%未満の町村を圏外地域とすると，それは交通条件の改善によって減少してはいるが，今日なお圏外地域に属する町村がある。薪炭が家庭燃料として使用されなくなった高度経済成長期ころから内陸部の人口は急速に減少し，とくに「38豪雪」の名で知られる昭和38（1963）年の雪害は挙家離村の一大契機となり，過疎化の進行を進めた。

1983年には中国自動車道が山陽自動車道（1993年）よりも早く開通し<sup>4)</sup>，各インターチェンジ付近には工業団地が造成されて，雇用の創出にある程度貢献してきた。津山では中国自動車道によって直接大阪方面との関係が緊密化し，広島県では中国横断自動車道広島浜田線と交差する千代田町の工業団地が発展を遂げている。しかし，内陸部には安い労働力を求めて立地した工場が多く，縫製工場などではより安価な労働力を求めて海外に流出するため，残された工場は経営困難に陥っているものが多いといわれる。

### Ⅲ 地域システムとしての特徴

#### 1) 地域システムの一般的特徴

わが国の3大都市圏以外の地域の都市システムにおいては、「地方」全域を統括するものとして広域中心都市（地方中枢都市）があり、それに従属するかたちで域内の県庁都市があり、さらに県庁都市は県内の中小都市や一般町村を統括するという3層ないし4層の階層構造が考えられる。そして、人口30万人以上の県庁都市クラスを中心都市が広い都市圏をもち、県内市町村の産業構造に強い影響を与える。活力ある中心都市の周辺では第2次・第3次産業が発達し、雇用の場も多く、人口の増加もみられるが、活力を欠く中心都市の周辺では産業活動が停滞し人口増加はみられない。今日の国土は都市システムを中心とする地域システムからなるとみてよい。

しかし中国地方の都市システムは、こうした一般的モデルから著しく乖離したものである。後述するように、広域中心都市広島は中国地方全域を統括するだけの十分な力がなく、中国地方東部では岡山が競合的な位置にある。岡山は児島・坂出間を結ぶ瀬戸大橋架橋によって四国との関係を強化し、交通的位置を高めたので、広島との競合的位置を強化したが、今のところ、中国地方の中心都市としては依然として広島が優勢で、広島と岡山とが全く対等の二眼レフをなすというところまではいかない。

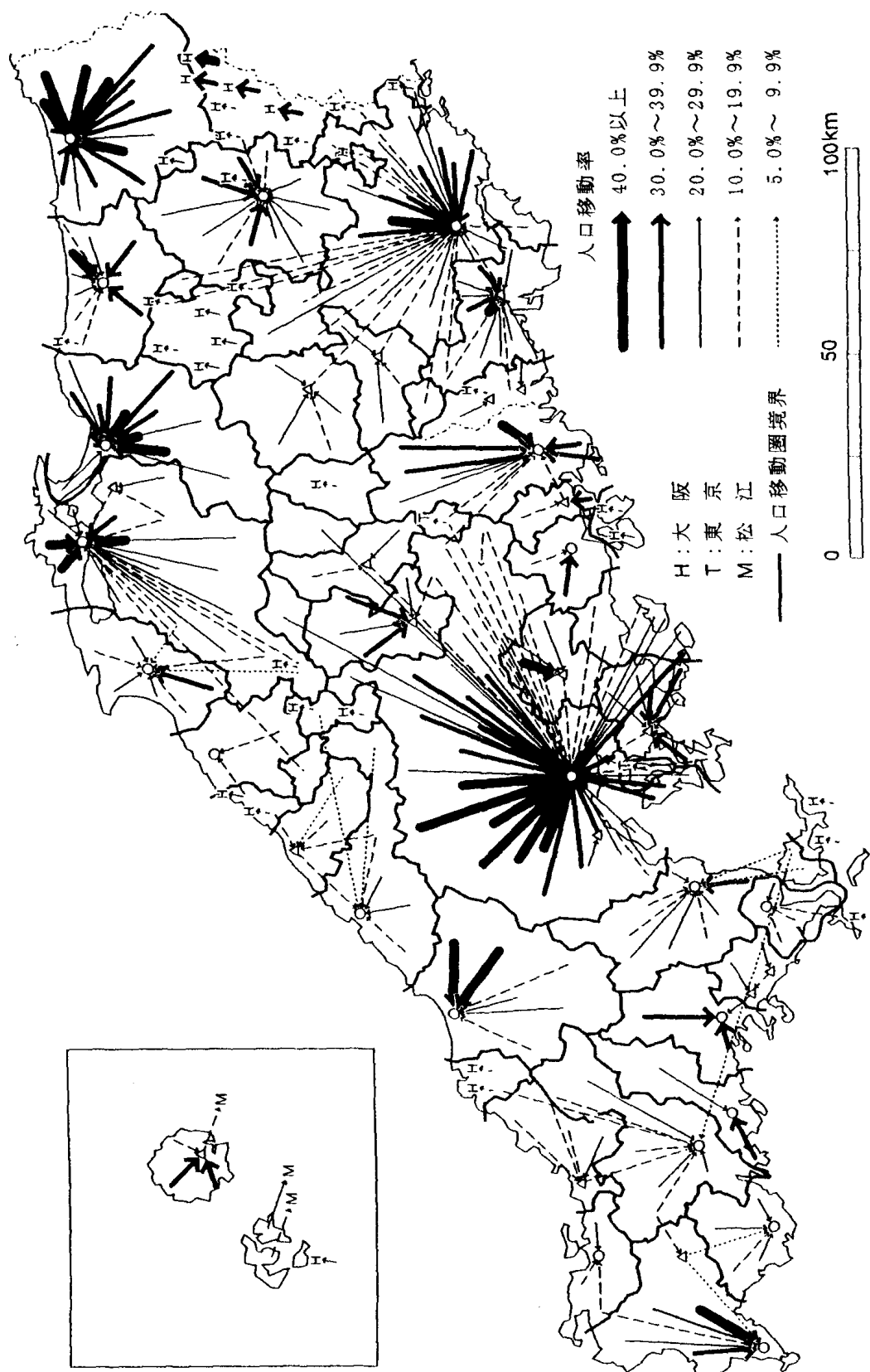
さらに、中国5県のうち鳥取、島根、山口3県では県庁都市が異常に小さく、とくに山口県では中核都市を欠くため、東部は広島、西部は北九州・福岡の経済圏に分断されている。中核都市を欠くことは、県内諸都市の卸売機能を著しく低下させるばかりでなく、都市を指向する事業所サービス業の発展をも阻害することになり（森川，1998, pp.109-113）、経済活動全般にとって不利なものとなる。鳥取県でもほぼ同一規模の鳥取・米子両市によって2分されており、これに中央部の倉吉市を加えると3地域に区分される。約170kmにも及ぶ長い海岸線をもち県庁都市がその東端に位置する島根県の場合には、松江の経済

圏は浜田や益田には及ばず、これら石見地方の都市では中国横断自動車道広島浜田線の開通によって広島との結びつきを強めている。一方、岡山県の場合には岡山は一般の県庁都市に比べて大きく、津山盆地は阪神圏との関係を強めたため岡山の勢力は県北では弱いとはいえ、岡山都市圏の人口は130万人を越える。

## 2) 人口移動圏と通勤圏からみた地域システム

中国地方各県では住民登録に基づいて作成された『人口移動統計調査報告』(1999・2000年)が利用できる<sup>5)</sup>。この資料と『国勢調査報告』(1995年)の従業地(通勤状況)の資料<sup>6)</sup>を分析すると、中心都市を中心とする地域間結合を詳細に把握することができる。人口移動圏<sup>7)</sup>に対して、通勤圏<sup>8)</sup>は日常的な人口流動であるので、交通条件の改善によって時間距離は著しく短縮したとはいえ、距離的制約が強いので、人口移動圏よりも狭い範囲に限られる場合が多い。筆者はかつて同一の資料を用いて、中国地方の人口移動圏(1985年)や通勤圏(1980年)について調査したし(Morikawa,1987)、広島県(森川,1972)と岡山県(森川,1969)についてはそれ以前にも調査したことがあるので、時系列的変化についてもある程度考察することができる。

第1図と第1表によって人口移動圏の分布状況をみると、鳥取県では、上述のように鳥取、倉吉、米子の3圏に明確に区分されるのに対して、島根県では圏域の区分は複雑である。主要な人口移動圏としては松江、出雲、大田、江津、浜田、益田があり、隠岐の島後では西郷町が中心をなす。そのほかにも、大田も1つの人口移動圏を形成するが、圏域は狭く人口交流もそれほど強くない。それ以外に残された地域として、邑智郡や隠岐島前の町村がある。隠岐島前の各町村では松江と関係が強いが、邑智郡では広島県との人口交流をもつ町村が多く、人口の県内移動においては著しく分散的で、人口移動率の高い都市はみられない。1990～2000年の10年間に人口が増加したのは出雲圏だけで、松

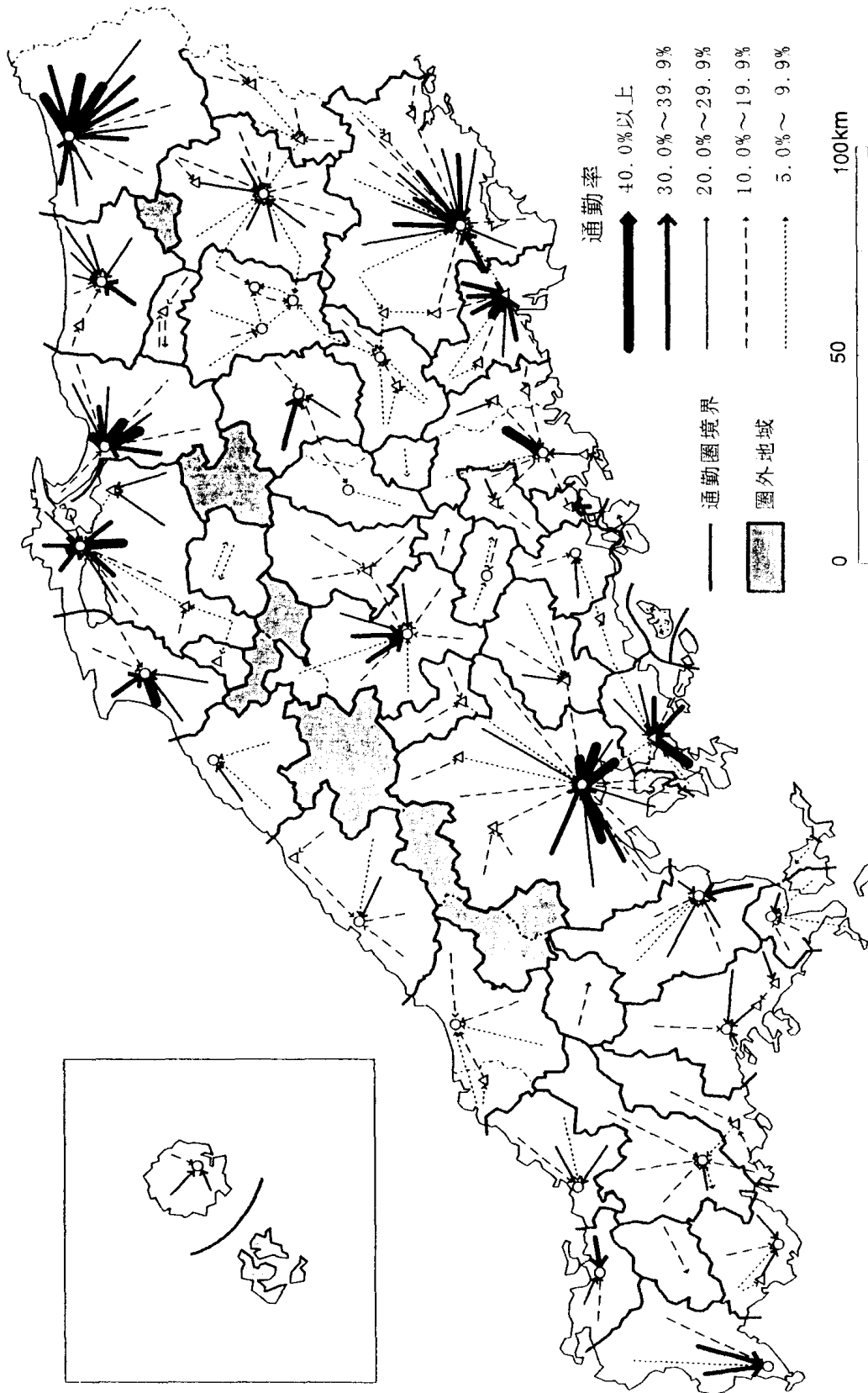


第1図 中国地方の人口移動圏 (1999～2000年)

注 : 中心都市の大都市圏に対する人口移動率20%以下のものを除く。

資料 : 中国5圏の人口移動総計調査報 (平成11年または平成12年) による。





第2図 中国地方の都市圏（通勤）圏（1995年）

資料：国勢調査（従業地）による。

第1表 中国地方における中心都市の人口，都市圏（通勤圏）人口，人口移動圏人口と人口増加率（1990～2000年）

都市名	都市人口 (2000年)	増加率 (%)	都市圏 人口	増加率 (%)	人口移動圏 人口	増加率 (%)
鳥取市	150436	5.59	249172	0.22	249172	0.22
米子市	138702	5.51	240464	1.28	247160	0.71
倉吉市	49719	-4.08	108353	-3.63	112525	-3.80
松江市	152618	6.76	273513	1.59	329194	-0.24
浜田市	47188	-3.96	91236	-6.10	94942	-5.77
出雲市	87330	5.63	173781	1.38	180759	1.38
大田市	33610	-8.97	47178	-10.39	40672	-9.59
江津市	25772	-7.12	29376	-7.55	39484	-8.51
益田市	50127	-4.36	69059	-7.20	73415 <sup>1)</sup>	-6.55
西郷町	13194	-6.70	18044	-5.48	18044	-5.48
岡山市	626534	5.53	1348709	3.66	1477164	2.82
倉敷市	430239	3.75	552707	2.95	541139 <sup>2)</sup>	2.76
高梁市	25374	-2.42	55852	-6.67	37013	-5.56
新見市	24577	-9.94	38492	-8.92	36871	-8.93
津山市	90151	0.84	177946	-3.00	174024	-2.76
美作市	13024	-5.92	33172	-6.56	0	0
勝山・久世・落合	37004	-4.53	48578	-6.75	0	0
広島市	1126282	3.74	1781938	3.66	1966024	2.37
呉市	203147	-6.26	301224	-5.24	275639	-4.49
三原市	82083	3.40	130563	-4.90	98628	-3.80
尾道市	92592	-4.60	(109301)	(-5.20)	117412	-5.10
福山市	378793	3.61	675137	0.22	702253 <sup>3)</sup>	-0.14
三次市	39489	0.06	90227	-4.37	52657	-1.88
庄原市	21371	-5.76	30288	-8.29	23268	-6.12
東広島市	123418	31.00	145255	23.66	135453	26.62
吉田町	11633	0.92	20850	-3.91	0	0
下関市	252390	-3.90	301098	-4.61	310417	-4.62
宇部市	174427	-0.36	247262	-0.66	267752	-0.91
山口市	140458	8.49	302279	3.50	352797	1.33
萩市	46003	-9.12	56613	-10.19	55505	-10.1
徳山市	104658	-5.63	210464	-3.29	194426	-3.74
下松市	53097	0.13	99519	-1.11	115557	-0.63
防府市	117726	0.08	1300771	-1.18	134041	-1.34
岩国市	105765	-3.44	160750	-2.80	170366	-3.54
柳井市	33597	-7.60	79731	-7.32	72357	-6.47
長門市	24092	-7.73	43474	-8.78	39327	-8.13

\* 都市圏の設定には1995年の国勢調査（従業地調査）を用い，都市圏人口は2000年の国勢調査人口を使用した。

1) 山口県田万川町と須佐町を除く。

2) 笠岡市を除く。

3) 岡山県笠岡市と井原市を含む。

資料：中国地方5県『人口統計調査報告（平成12年または11年）』，『平成12年国勢調査，全国都道府県市区町村別人口』，『平成7年国勢調査，従業地調査』による。

江圏を含めて他の圏域はいずれも人口減少を来している。松江圏の人口が減少するのは山間部町村が人口移動圏に含まれるため、通勤圏でみると松江圏の人口はわずかながら増加している。近隣諸都市への通勤が不可能な町村では、人口移動においては松江や大阪大都市圏との関係が強い。大阪大都市圏への人口移動率が高いのは比較的大規模な中心都市であるが、そのほか、県内諸都市との人口移動率の低い町村では大阪大都市圏への人口移動率が相対的に高くなる<sup>9)</sup>。

岡山県では1965年に広い人口移動圏をもっていたのは岡山だけで、倉敷や津山や新見はわずかな圏域をもち、大阪府<sup>10)</sup>の人口移動圏が県北部や県北東部に広く分布していた(森川, 1969)。それに比べると、今日では大阪大都市圏が縮小し、津山や新見の圏域が拡大したほか、岡山と新見の中間に高梁の圏域が現れている。県東北部(英田郡)や県北の真庭郡北部などでは依然として大阪大都市圏との人口交流が盛んな地域がみられるが、やや縮小している。笠岡や井原は資料的には不明瞭であるが、県境を越えて福山の圏域に含まれるものと考えられる<sup>11)</sup>。

広島県には中国地方最大の196.6万人(中国地方全人口776万人の約1/4)の圏域をもつ広島がある。過去10年間の広島圏の人口増加率は2.4%で、岡山圏の2.8%とそれほど大差はない。広島圏の中には、岡山圏における倉敷と同様に半従属都市の性格をもった呉圏や東広島圏がある。呉自身は10年間に6.3%の人口減少をきたし、呉圏でも4.5%の人口減少であるが、東広島は31.0%の人口増加を示し、人口移動圏人口でも26.6%という驚異的な成長を示している。広島中央テクノポリスの指定や広島大学の移転などによって東広島市は急成長を遂げており<sup>12)</sup>、これまで通勤に恵まれなかった周辺町村に雇用の場を提供している。広島県では広島の人口移動圏が広い面積を占め、そのなかに、呉や東広島、三次の圏域がみられる。県東南部では、比較的大きな面積をもつ福山のほかに三原と尾道の小さな圏域がある。

中核都市を欠く山口県では、人口移動圏は細かく分断され、下関、宇部、山口、萩、徳山、下松、防府、岩国、柳井、長門の圏域が現れる。下関では東京大都市圏<sup>13)</sup>との人口移動率が10.2%で北九州とは8.8%となる。宇部や山口でも東京大都市圏との人口移動率が第1位を占める。大阪大都市圏との関係が強いのは大島町と田万川町であるが、後者は益田との強い関係が統計に表象されないためと考えられる。

こうした状況を1985年と比較した場合に最も顕著な変化として現れるのは、いうまでもなく東広島圏の出現である。そのほかにも、広島の人口移動圏内では三次圏が明確化しており、世羅郡でも広島との関係はやや減退している。1969年に存在していた府中の圏域は、1985年には今日と同様に福山圏に吸収されていた。岡山県では高梁圏が現れているし、真庭郡でも岡山との関係が低下し、大阪大都市圏との関係が強化されている。したがって、広島も岡山も人口移動圏を縮小する傾向がある。

広島県で主因者の移動理由をみると、広島や福山の人口移動では転勤移動が転出入の第1位を占めるのに対して、農村部では縁組移動がその第1位を占める。高度経済成長期の1969年には、農村からの転出の主な理由は就職・転業・転職が第1位、就学・卒業が第2位であったのに比べて大きな違いである（森川、1972）。高度成長期のわが国では地方から大都市に向かっての経済的理由による人口移動が支配的であったのに対して、欧米諸国では社会的要因が移動理由の大半を占めていた。少子化による若年人口の減少と景気の停滞のもとで、上述の岡山県にみられるように、今日では人口移動率が低下することによって、大都市圏への移動も著しく減少し、中小都市の人口移動圏が復活してきた。したがって、今日では個人的理由による移動が多くなり、欧米諸国の状態に近づいてきたといえる。

次に、通勤圏（都市圏）についてみると第2図や第1表のようになる。通勤圏は日常生活圏を代表するので、都市圏と考えることもできる。鳥取県では通

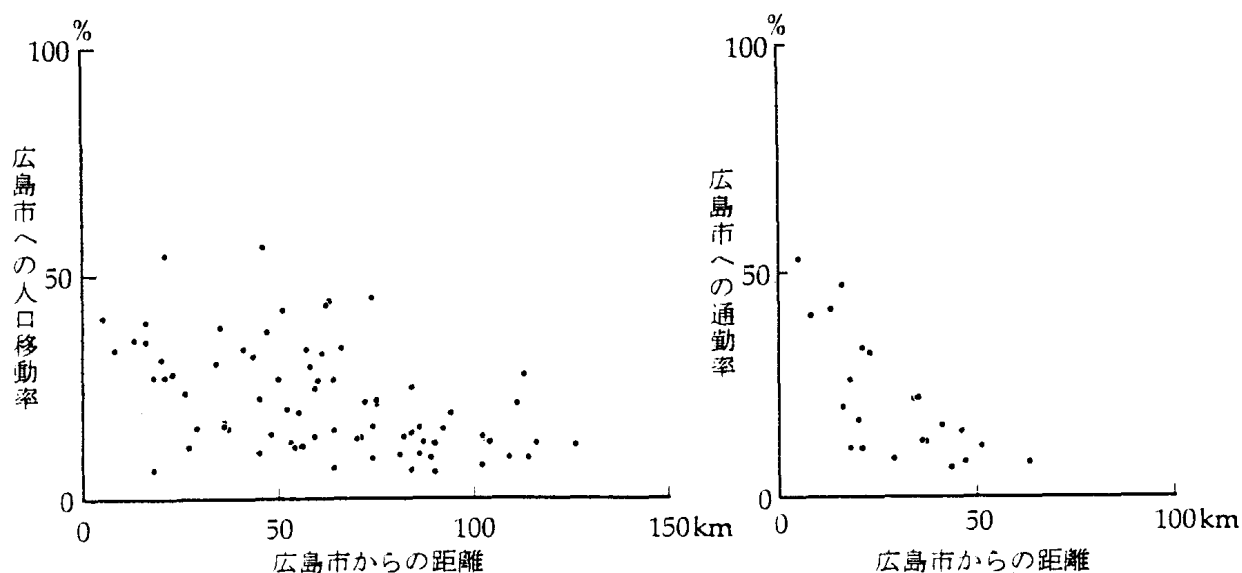
通勤圏と人口移動圏との差異はほとんどなく、鳥取、倉吉、米子の3都市圏に明瞭に区分される。日南町だけが都市の5%通勤圏に含まれない圏外地域となる。島根県では人口移動圏の場合と同様に、松江、出雲、大田、江津、浜田、益田、西郷の通勤圏が現れるが、松江の通勤圏は人口移動圏に比べてかなり縮小している。浜田や益田でもその傾向があるが、大田の場合には、逆に通勤圏人口の方が人口移動圏に比べてやや広い。通勤圏人口が1990～2000年間に増加したのは、鳥取県では鳥取と米子であったが、島根県では松江と出雲だけである。山間部には通勤圏外の地域がみられるが、1980年の状況と比べると縮小している。島根県の山間部（邑智郡、飯石郡、仁多郡）や隠岐では今日でも通勤が不便なため、近隣町村に通勤したり、邑智郡南部では県境を越えて広島県の市町に通勤する人が多い。

山陽・山陰両地方の間には、通勤圏（都市圏）の規模においても、人口増加の面でも、著しい差異がある。まず岡山県では、県南の平野部において岡山圏と倉敷圏が広い面積と大きな人口をもち、過去10年間には圏域人口も増加しており、活力に富む都市圏を形成している。岡山県では、人口移動圏において現れた岡山、津山、倉敷、新見、高梁の圏域のほかに、人口移動圏をもたない勝山・久世・落合3町や美作町の通勤圏が現れる。勝山・久世・落合は相互に通勤者が多く、しかも近隣町村からも通勤者があるので、3町を一括した通勤圏を考えるのが適当である。岡山県でも、高梁や新見は人口移動圏よりも若干広い通勤圏をもっており、人口移動圏の人口が大きいのは岡山だけである。倉敷の場合には、岡山と倉敷の通勤圏に属していた総社が人口移動圏では完全に岡山に従属するために、圏域人口がかなり減少することになる。

広島県でも、人口移動圏よりも通勤圏が小さいのは広島と福山、尾道だけであるが、通勤圏においてかなりの人口増加がみられるのは東広島と広島だけである。また、府中市や世羅町、東城町でも通勤圏がみられるが、あまり明瞭な圏域を形成しているとはいえないので、第1表には吉田町の通勤圏だけを掲げ

る。山口県では、通勤圏域が人口移動圏よりも若干狭いのは下関、宇部、山口、下松、防府、岩国であるが、両者の圏域人口の差はそれほど大きくない。通勤圏の人口が過去10年間に増加したのは山口だけである。

要するに、日常生活圏としての通勤圏では距離的制約が大きいいため、比較的大きな都市の人口移動圏のなかでは中小都市の通勤圏が現れるので、中心都市が大きいほど通勤圏が人口移動圏よりも狭くなる傾向にある。たとえば、広島について通勤率と人口移動率との関係を見ると、第3図に示すように、通勤比率（1995年）は広島から50kmくらいのところで10%以下となり、広島の通勤圏は終わるのに対して、人口移動比率（1998年10月～1999年9月末）は100kmを越えてもなお10%程度の比率をもつことになる。湯来町や豊平町のように、通勤比率は低いにもかかわらず人口移動率は50%を越えるものもある。



第3図 広島市の周辺市町村から広島市への通勤率（右図）と人口移動率（左図）

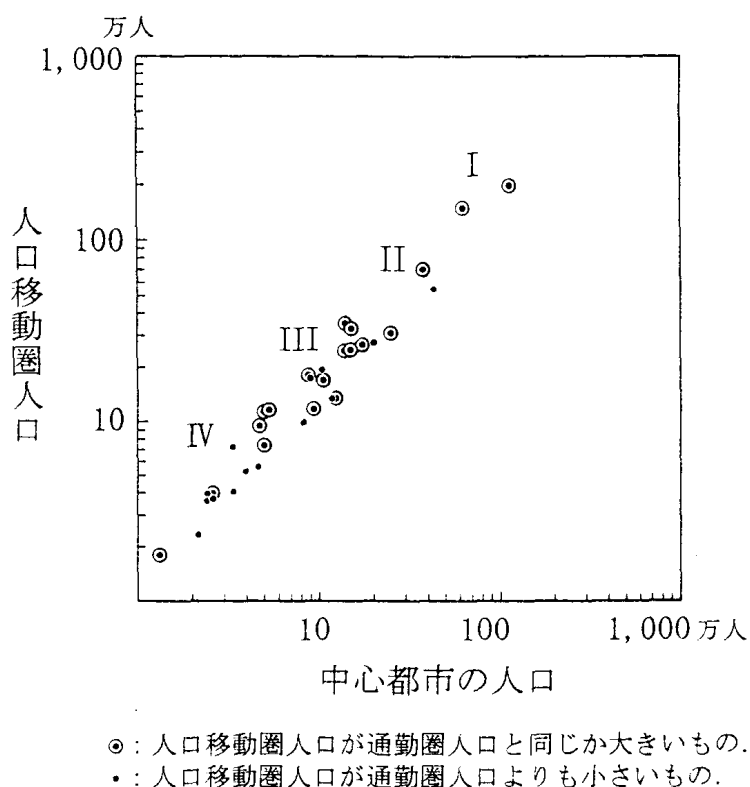
資料：第1図・第2図の資料と道路地図による。

### 3) 人口移動圏と通勤圏の構造

第1表は、通勤圏や人口移動圏をもつ中心都市と圏域人口およびその増加率を表示したものである。先に示したように、小規模な圏域をもつ中小都市ほど経済的活力が乏しく、その圏域では人口も減少する場合が多い。通勤圏人口と人口移動圏人口との関係をもう一度整理すると、①通勤圏人口<人口移動圏人口、②通勤圏人口=人口移動圏人口、③通勤圏人口>人口移動圏人口の3つに区分される。①に属するのは米子、倉吉、松江、出雲、浜田、江津、益田、岡山、広島、福山、尾道、下関、宇部、山口、下松、防府、岩国であるが、比較的大幅に増大するのは広島、岡山、福山、松江など比較的大規模な都市である。②に属するのは鳥取と西郷町だけであり、③には大田、倉敷、高梁、新見、津山、呉、三原、三次、庄原、東広島、萩、徳山、柳井、長門が含まれる。

また瀬戸内沿岸、山陰沿岸、内陸部という自然地理的区分からみると、人口移動圏では瀬戸内沿岸が16、山陰沿岸が12に対して、内陸部に立地するのは津山、高梁、新見、三次、庄原の5圏だけである。内陸部の中心都市は津山を除くと、小都市が多く、瀬戸内沿岸の都市に従属した存在である。津山では岡山との人口移動率が13.2%に対して、大阪大都市圏が16.8%となり、大阪大都市圏との関係が強いように思われる<sup>14)</sup>。

鳥取県を除く4県では『平成10年度市町村民所得推計結果報告』が作成されており、市町村ごとに分配所得を求めることができるが、各県で集計方法が若干異っており、4県の比較は困難である。たとえば、広島都市圏では人口1人当たりの分配所得は319.5万円となるが、岡山県では最も高いのは津山(283.1万円)で、岡山の都市圏は278.3万円とかなり低い。広島県内では広島に次いで呉(302.5万円)、東広島(298.0万円)、福山(284.6万円)の順となり、県西部が高い傾向にある。山口県では、徳山(311.9万円)、山口(301.9万円)、岩国(291.0万円)の順となり、島根県では浜田(245.2万円)、松江



第4図 中国地方における中心都市と人口移動圏との関係（2000年）  
資料：第1表による。

（256.9万円）の順となる。このような数値からみると、人口増加がみられるのは必ずしも所得水準の高い圏域であるとはいえない。

第4図に示すように、人口移動圏は人口規模において4階層に区分することもできる。グループⅠに属するのは広島と岡山で、グループⅡは福山と倉敷である。その他は一括して扱うこともできるが、グループⅢとⅣの境界線は人口移動圏人口13万人のところに引くこともできる。そのような区分によってグループⅢとグループⅣを分けた場合にも、グループⅢは14～20万人と20～35万人とに区分することもできるし、グループⅣは圏域人口3万人で細分することもできる。

人口移動圏と同様に都市圏の分布においても、中国地方における地域システムの中心は広島・岡山両県にあるといえる。鳥取・島根両県においても山口県においても、人口50万人を越える都市圏は存在せず、最大が20・30万人台の



都市圏である。そのうち、人口増加しているのは鳥取、米子、松江、山口だけである。一方、広島都市圏は178万人、岡山都市圏は135万人で、その人口も常に増加している。都市人口は広島（113万人）と岡山（63万人）で相当に差があるが、都市圏人口—人口移動圏人口においても—では両者の差異はそれほど大きくない。これに加えて、50万人以上の圏域人口をもつものとして福山と倉敷がある。岡山・倉敷両圏は全く結合した形態をなしているの、両圏域を合体すると、都市圏人口は147.2万人となる<sup>15)</sup>。同様に、広島圏でも呉・東広島両圏の人口を加えると190.2万人となる。通勤圏は日常的都市システムを形成しており、企業その他の事業活動においても、スポーツ大会や文化的イベントの開催においても、都市自体の人口よりも通勤圏（都市圏、日常生活圏）の人口の方が重要視される。社会経済的・文化的活動にとっては、このような人口集積地域は無視できない要因となる。

第2表に示すように、東京大都市圏・大阪大都市圏との人口移動率が高いのは比較的大規模な都市であり、県内の中小都市になると県庁都市との関係が緊密となる。ただし山口県は例外で、すべての都市が山口と強い関係にあるとはいえない。中国地方東部の都市では東京大都市圏よりも大阪大都市圏との人口移動率が高い場合が多い。これらの中心都市にとってより大きい都市との人口移動はほとんどが転出超過であるので、中小都市は県庁都市に対して、県庁都市は東京大都市圏や大阪大都市圏に対して転出超過となり、一種の連鎖移動(chain migration)がみられる。なお、過去10年間の人口増加率では中心都市よりも圏域の方が低く、しかも中心都市の人口が減少する場合には、その圏域人口は必ず減少するといつてよい。

以上の考察の結果をまとめると、中国地方の都市圏・人口移動圏の人口規模と連結関係は第5図に要約される。都市間の人口移動率は時とともに変化しているが、都市間の機能的連結関係をみる重要な手がかりとなる。そこでかりに、人口移動率8%以上の連結関係をみると、山口県以外の各県では県庁都市と県

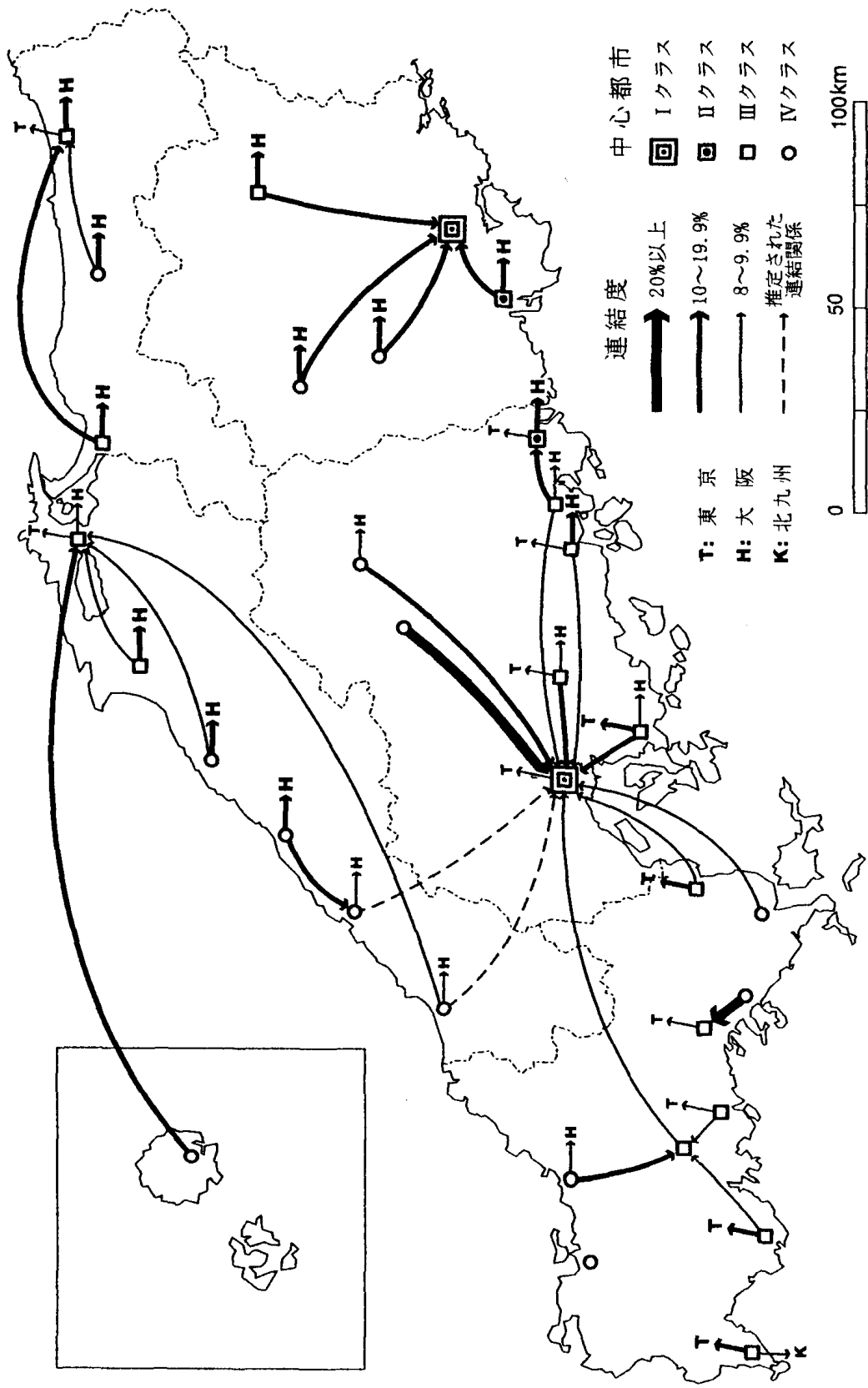
第2表 各中心都市の規模類型と人口移動率による主要な連結関係

中心都市名	グループ	県内人口 移動率	第1位 都市名	東京大 都市圏	大阪大 都市圏
鳥取市	Ⅲ	9.4	米子	8.8	16.3
米子市	Ⅲ	10.0	鳥取	7.2	10.7
倉吉市	Ⅳ	9.8	鳥取	6.0	11.8
松江市	Ⅲ	4.4	出雲	8.6	9.2
浜田市	Ⅳ	5.1	江津	5.1	9.9
出雲市	Ⅲ	8.7	松江	6.1	10.1
大田市	Ⅳ	9.9	松江	8.2	13.1
江津市	Ⅳ	10.9	浜田	7.3	16.5
益田市	Ⅳ	8.9	松江	6.3	9.4
西郷町	Ⅳ	19.5	松江	6.0	14.0
岡山市	Ⅰ	9.6	倉敷	11.0	16.1
倉敷市	Ⅱ	17.6	岡山	10.2	12.5
高梁市	Ⅳ	14.1	岡山	3.8	12.7
新見市	Ⅳ	19.6	岡山	4.2	12.9
津山市	Ⅲ	13.2	岡山	6.1	16.8
美作市		13.1	岡山	5.3	19.4
勝山・久世・落合		22.6	岡山	4.3	12.7
広島市	Ⅰ			9.1	7.1
呉市	Ⅲ	15.9	広島	14.0	9.2
三原市	Ⅲ	9.0	広島	9.5	10.4
尾道市	Ⅲ	9.1	広島	7.0	9.7
福山市	Ⅱ	9.2	広島	9.8	12.1
三次市	Ⅳ	21.5	広島	5.3	6.2
庄原市	Ⅳ	19.1	広島	4.9	8.4
東広島市	Ⅳ	17.1	広島	8.8	8.6
吉田町		31.8	広島	3.4	3.3
下関市	Ⅲ	4.2	山口	10.2	7.4
宇部市	Ⅲ	8.6	山口	10.4	6.8
山口市	Ⅲ	7.1	宇部	7.3	6.5
萩市	Ⅳ	10.0	山口	7.7	8.6
徳山市	Ⅲ	9.4	下松	9.3	6.1
下松市	Ⅳ	20.2	徳山	7.2	5.4
防府市	Ⅲ	8.6	山口	9.6	5.1
岩国市	Ⅲ	4.0	山口	11.4	5.8
柳井市	Ⅳ	6.3	岩国	5.9	5.3
長門市	Ⅳ	6.8	萩	7.0	6.3

東京大都市圏：東京都，埼玉県，千葉県，神奈川県

大阪大都市圏：大阪府，京都府，兵庫県

資料：第1表による。



第5図 人口移動率による中心都市間の連結関係

資料：第1表・第2表による。

内の中心都市との連結関係がみられる。大都市圏との関係では、距離的關係からして大阪大都市圏との連結度が強いが、広島の場合には東京大都市圏との人口移動率が14.0%で、大阪大都市圏の9.2%よりも高い。山口県では県内都市間の連結度が弱く（森川，1985），8%以上の連結がみられるのは、山口を中心とした萩，宇部，防府とのグループと徳山・下松のグループだけである。東部の岩国や柳井，山口は広島との結合が8%を越え，下関は北九州への人口移動率が8.8%となる。第5図では広島県以外の各中心都市と広島との結合関係は十分明らかではないが，広島が県外地域に強い連結関係をもつのは山口県東部や島根県西部<sup>16)</sup> だけである。

#### IV 広島の地位と中国地方の一体性

##### 1) 中国地方における広島の地位

中国地方を管轄する国の出先機関は，中国四国農政局を除くほとんどすべてが広島に集中立地する。中国5県の主要都市における主要業種の上場・非上場企業を本社所在地別にみた場合にも，第3表のようになる。広島市旧市街4区には，中国地方全体の約半数に当たる1,656社の民営事業所（支店や工場）が立地し，次の岡山（645社）との間には著しい差異がある。岡山に次いで多いのは，福山（232社），倉敷（206社），松江（153社），下関（137社），鳥取（95社）となる。広島に本社をもつ企業数も199社で，岡山の106社の2倍に近い。このような事業所は中国地方の大規模な都市に多く立地するが，都市人口に必ずしも比例したものとはいえない。広島に立地する事業所のうちでは，半数以上が東京に本社をもつ企業であるが，民間事業所数の少ない中小都市ほど東京に本社をもつ企業数は相対的に減少し，広島や岡山に本社をもつ地方企業が増加する傾向にある。たとえば，東広島では東京企業が16社に対して，広島に本社をもつ企業が14社を数える。同様に，尾道では東京企業7社に対して広島企業は9社，三原では13社対7社となる。都市の階層的システムが一

第3表 中国5県の主要都市における主要業種の本社所在地別上場・非上場  
企業数（1999年）

	東京23区	大阪市	名古屋市	横浜市	京都市	神戸市
鳥取市	40	18	0	0	2	2
松江市	75	20	0	0	2	0
岡山市	301	112	12	8	12	6
倉敷市	83	34	2	4	1	9
広島(旧市街4区)	865	251	48	17	18	22
福山市	89	34	4	3	1	1
呉市	34	9	0	0	0	0
東広島市	16	6	0	0	0	0
尾道市	7	10	0	1	1	1
三原市	13	5	0	0	0	1
山口市・小郡町	28	10	0	0	0	1
下関市	58	14	1	0	0	1
合 計	1609	523	67	36	37	44

	広島市	岡山市	福岡市	その他	合計
鳥取市	7	3	1	22	95
松江市	13	3	1	38	153
岡山市	19	49	3	123	645
倉敷市	6	19	0	48	206
広島(旧市街4区)	68	14	14	339	1656
福山市	24	6	2	68	232
呉市	18	2	1	19	83
東広島市	14	0	1	26	66
尾道市	9	2	1	14	45
三原市	7	1	0	15	42
山口市・小郡町	7	2	3	29	80
下関市	7	5	5	45	136
合 計	199	106	32	786	3439

主要業種とは、水産・農林、製造業、電気・ガス水道業、卸売業、金融・サービス業をさす。  
資料：上場企業は『日経会社情報CD-ROM版2000年新年号』、非上場企業は『会社職員録非上場企業版』による。（森川 洋・山口泰道の作成）

般民間企業の事業活動にも反映しており、大手企業支店と地方企業との二重構造をみることができる。大手企業が全国の主要都市に事業所をおき、中小都市に事業所をもつのは地方企業が多いといえる。

このようにして、民間企業の事業所の多くは広島に立地するが、卸売業や事業所サービス業の支店に限って広島支店にアンケート調査した結果によると、その管理領域は第4表のように整理される。広い管理領域をもつ支店のなかには中国5県と四国の一部を含めるものもあるが、最も多いのは中国全域を管理領域とするタイプと広島・島根両県と山口県東半部を管理領域とする西中国地域を管理するタイプである（森川，1996）。しかも、アンケートに答えた企業

第4表 広島支店の管理領域のタイプ

タイプ	卸 売 業		事業所サービス業	
	企画数	%	企業数	%
I	41	10.6	26	17.1
II	16	4.2	8	5.3
III	124	33.2	43	28.3
IV	28	7.2	16	10.5
V	123	32.6	46	30.3
VI	13	3.4	8	5.3
VII	26	7.2	1	0.7
VIII	6	1.6	4	2.6
計	377	100.0	152	100.0

- I：中国地方以上の広い管理領域をもつもの。  
 II：中国地方全域のほかに四国または九州ないし兵庫県の一部を含むもの。  
 III：中国地方全域。  
 IV：中国地方の一部を欠きながら四国・九州地方の一部を含むもの。  
 V：広島県よりも広いが中国地方全域には達しないもの。  
 中国地方のうち下関地方だけを欠くものもこれに含まれる。  
 VI：広島県全域かあるいは一部を欠くもの。  
 VII：広島県の一部のほかに他県を若干含むもの。  
 VIII：広島市とその周辺だけを管理領域とするもの  
 出典：森川（1996）による。

には広島よりも岡山の発展性を評価するものが多かった。とはいえ、現存する広島の支所・支店を岡山に移転させようとする企業は皆無に近い。

各県の人口移動統計を分析した第2表では、広島と中国地方の主要都市との関係は資料的制約から明らかにすることができなかった。したがって、平成2年の国勢調査による「5年前の居住地」との違いによって集計された主要都市間の「人口移動」<sup>17)</sup>をみると、第5表のように、東京大都市圏や大阪大都市圏との関係が強いことが知られる。大阪に近い鳥取・岡山両市では大阪大都市圏との関係が強いが、距離が増大するにつれて東京大都市圏との関係が強化される。ただし、倉敷では岡山、福山では広島との関係が強く、両市は人口は多いが、県内中小都市の性格をもつものといえる。

広島が中国地方の広域中心都市として確固たる地位をえているとすれば、これら中国地方の主要都市と緊密な関係(第1位または大都市圏に次いで第2位)をもつべきであるが、広島と各主要都市との人口移動率をみると、鳥取では東京大都市圏、大阪大都市圏、米子に次いで第4位、松江では東京大都市圏、大阪大都市圏に次いで第3位、岡山でも第4位であり、山口だけが東京大都市圏に次いで第2位となり、広島の中国地方の主要都市との関係はそれほど強くないことが示される。

交通的にも、瀬戸中央自動車道やしまなみ海道(西瀬戸自動車道)の開通は広島の経済的地位の上昇にはなっていない。岡山の交通的位置の改善は、広島にとって相対的にはマイナスとみられる。交通条件の改善が強く影響するのは流通関係であるが、全日本トラック協会(2000,2001)の調査によると、卸売センターを中心に道路距離2時間内に含まれる人口は、尾道の場合には684万人となり、時間距離的には中国地方で最も有利なことが知られる<sup>18)</sup>。ちなみに、広島では478万人となり、岡山では470万人が圏内に含まれる。

わが国の広域中心都市札幌、仙台、広島、福岡の中では、最近広島の経済的なシェア低下が目立っている(日野, 1995, 2001)。筆者が1981～91年間に

第5表 30万都市および県庁都市の人口移動（1985～90年）

	現住所総数 (人)	社会増減率 (%)	人口移動率 (%)	東京大 都市圏	大阪大 都市圏	名古屋 都市圏
鳥取市	133533	1.49	26.04	2.58	3.67	0.18
松江市	134174	0.43	35.19	3.64	2.94	0.27
岡山市	559427	1.68	27.10	3.22	3.34	0.31
倉敷市	302176	-2.45	26.18	3.09	2.90	0.22
広島市	1019343	1.20	31.14	4.66	2.54	0.39
福山市	343647	-1.15	22.85	2.65	2.12	0.20
山口市	122421	3.47	38.55	3.19	1.74	0.18

	岡山市	広島市	その他 の都市	その都市名
鳥取市	0.79	1.43	1.83	米子市
松江市	0.82	2.82	1.47	出雲市
岡山市	—	1.62	2.12	倉敷市
倉敷市	3.92	1.01	0.53	福山市
広島市	0.89	—	0.90	呉市
福山市	0.84	2.67	—	—
山口市	0.53	3.10	2.28	防府市

東京大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県の合計。大阪大都市圏：京都市、大阪府、神戸市の合計。5年前の居住地と現住地との違いをもって5年前の居住地から現住地に移動したものとして計算する。

資料：平成2年国勢調査報告第7巻第7部の第3表による。



おける事業所および従業者増加率を分析した際には、広島の衰退傾向は認められなかったが（森川，1998, p.159），最近のデータでは広島の失速状況は，第6表にもみられるように，他の3市に比べて著しく強く，もはや否定できないものとなっている。

第6表 広域中心都市の高次都市機能集積（従業者数）

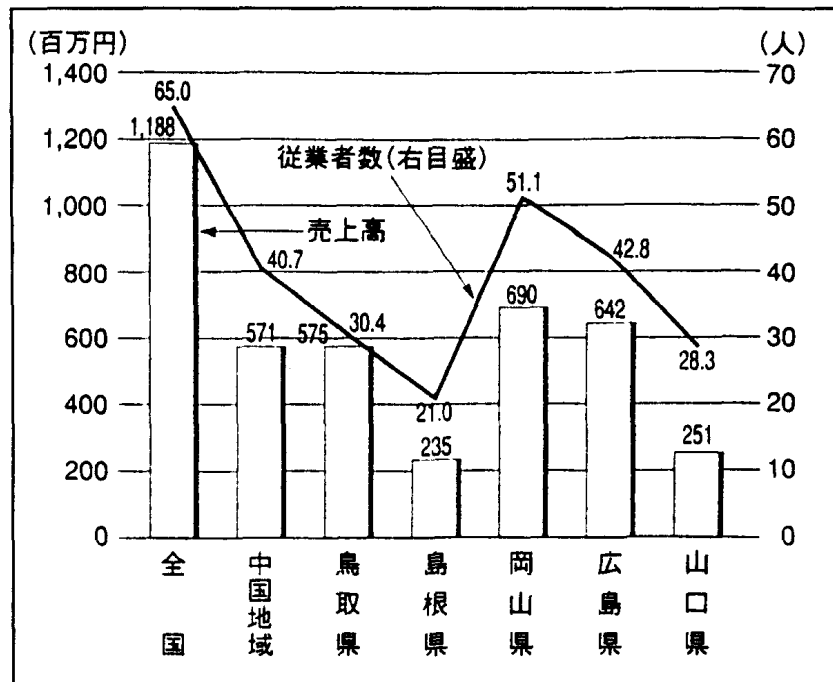
都市圏名	増加率 (1991～96年)	増加人数 (1991～96年)
札幌都市圏	9.6	22299
仙台都市圏	7.6	12923
広島都市圏	3.8	6511
福岡都市圏	7.5	21642

高次都市機能：研究開発，ソフトウェア，卸売・サービス，情報を指す。

資料：広島県（2000）：第四次長期総合計画，p20による。

今日，大都市の成長要因として事業所サービス業が重要なものと考えられている（森川，1998, pp.109-113）。したがって，その中心をなす情報サービス業の従業者についてみると，広島県は中国地方の半分以上を占めてはいるが，その全国シェアは1995～98年間には低下する傾向にある。しかも，情報サービス業や広告業の1事業所当たり年間売上高や従業者数では，岡山県が広島県を上回っている（中国地方総合研究センター，2001, pp.61-62）。広島県はこれらのサービス業の事業所数や売上高は大きい，事業所規模は岡山県の方が大きく，近代的施設をもった競争力の強い事業所は岡山県に多いものと考えられる（第6図参照）。

広島の経済不振<sup>19)</sup>は，目下のところマツダ社を中心とする機械工業の不振によることは否めないが，それだけにはとどまらないように見える。かつて金沢が広域中心都市から脱落したのと同じ道を歩んでいる可能性もある。



第6図 中国地方における情報サービス業1事業所当たり  
年間売上高と従業者数（1998年）

出典：中国地方総合研究センター（2001）p.61 による。

## 2）中国地方の一体性

以上の考察を通じて、中国地方における地域システムの構造を理解することができた。中国地方では山陽沿岸の広島・岡山両市が中心をなし、県内の中小都市を従属して階層構造がみられるのに対して、鳥取、島根、山口3県には広い勢力圏をもつ中心都市はなく、それぞれの小規模な中心都市が大阪や東京の大都市圏—ときには広島—と連結している。しかも、広島は中国地方の広域中心都市として域内主要都市と緊密な連結関係をもつことができないだけでなく、上述のように、衰退傾向が現れている。こうした傾向が続く限り、中国地方は全体としての一体性はますます弱体化するものと考えられる。

瀬戸内沿岸は、物資流動においては依然として東西の通過交通が多く、地域としての自律性が高いとはいえない。それに対して、山陰沿岸では通過交通はなく、鳥取、米子、松江がそれぞれ独立した小さな拠点を形成しているだけで

ある。

金融機関は戦時体制下における 1 県 1 行主義の名残を受けて、現在でも地方銀行は各県に 1 つだけ存在し、これに第 2 地方銀行が加わった形態がみられる。ただし山陰では、2 県をあわせるかたちで山陰合同銀行がある。各銀行は県内に多くの支店をおいているが、取引の多い近隣の県庁都市には支店を設けている。そうした中であって、広島銀行が鳥取県内に支店を欠くのは経済的な連結関係の脆弱さを物語るものとして注目される。新聞については、広島県では中国新聞、岡山県では山陽新聞、山陰地方では山陰中央新報社（本社は松江）がある。山口県では下関を中心とする山口新聞があるだけで、県西部は西日本新聞、県東部は中国新聞が多く読まれている。朝刊発行部数 73.9 万部を誇る中国新聞の購買圏は県域を超えて広がるが、中国地方全域で読まれているわけではない<sup>20)</sup>。3 大新聞にしても、山口県は九州の本社から配達されるほか、読売新聞の場合には、島根県石見地方以西は九州の西部本社で印刷されている。

地域の一体性を考察するには、地域意識 (regionale Bewußtsein) や地域アイデンティティ (regionale Identität) が重要であるが (Blotevogel, 2000)、この問題に関する考察はわが国ではこれまでほとんど行われていない。中国 5 県の地域政策は、各県の意思や意識が反映したものと考えられるので、地域意識とある程度関係したものとみることができる。中国 5 県の長期総合計画をみると、5 県はそれぞれ独自の政策を進めているといえる<sup>21)</sup>。すなわち、中国地方の盟主たらしめる広島県に対して、鳥取県は京阪神との関係が強く、瀬戸大橋の開通によって四国との交通条件が著しく改善された岡山県では、独自の拠点性強化の政策を打ち出している。しかし、これまで広島・岡山両県は同次元で競合するよりも、広島県は国際的活動の強化などより高次機能を求めてきた。ところが、先にも触れたように、広島県では 2000 年の国勢調査によって初めて人口減少が起こり県経済も苦しくなってきたので、経済の活性化を重要課題に掲げるようになった。山口県では、素材型産業の卓越した産業構造の改善と

ともに、自律的な経済圏を形成して県経済の活性化をはかろうとする取り組みがみられたが、最近では活発な人口交流による県域の活性化へと目標を転換している。島根県では、インフラ整備による経済の振興、とりわけ過疎地域からの脱却が主要課題といえる。

このようにして、中国地方各県はそれぞれ独自な問題を抱えており、協調的な方向性はなく、地方としての一体性は乏しいように思われる。

## V 中国地方の地域システムの将来—むすびにかえて

以上のように、中国地方を地域システムとしてみた場合には、広域中心都市広島の影響力は経済的にも社会的にも文化的にも弱いし、中国地方の地域としての一体性も乏しい。しかも、広島の拠点性は強化される方向にはなく、このままでは将来中国地方の一体性が高まることは予想されない。

ところで、近い将来起こりうる変化の可能性については、2つのことが予想される。1つは、今日のヨーロッパで論議されているように、グローバル化とともに国の枠組みが弱まり、それと同時に、大都市を中心とする地域の一体化が強化され地域主義が発展すると考えられることである（森川、2002）。EU諸国では国家の壁が取り払われ、大都市を中心とした地域がそのままグローバルに結合するようになり、大都市間の競争はますます激化している。わが国ではこれまでのところ、東京が強大な力をもつため、九州北部や環日本海地域などの努力にもかかわらず、地方の大都市と外国との直接的な交流はそれほど進展しなかった（森川、1998, p.157）。しかし将来は、東京の地位がこれ以上強化されるよりも、各地方都市が海外地域と直接交流する方向に向かうであろう。その場合には、あくまでも地方の大都市を中心とする地域づくりが生ずるので、中国地方の一体性を高めるよりも、広島と岡山の圏域に分割される可能性が高いであろう。

もう1つ考えられるのは、東京一極集中の是正の問題である。ますます増大

する行政機能を東京でもって処理することは困難となり、将来は首都移転を伴った多極分散型国土形成に向かう可能性が高い。もし道州制が採用されるならば、中国・四国地方においては5つのシナリオが考えられる。それは、①州都を広島におく中国地方、②州都機能をいくつかの都市に分散した中国地方、③広島を州都とする中国四国地方、④岡山を州都とする中国四国地方、⑤州都機能の分散した中国四国地方、である。②の場合には、州都機能を広島と岡山とに分散させ、さらには交通に恵まれた尾道・福山地区を加えることも可能である。⑤の場合には、岡山、広島、高松、松山などへの州都機能の分散も考えられる。行政機能と企業活動とが緊密に関係するわが国の場合には、州都をどこにおくかは都市発展にとっても地域発展にとってもきわめて重要なことといえる。道州制による新たなテリトリーの形成は、中国地方または中国・四国地方の一体性を強化させることはいうまでもない。

最近では、わが国でも地域連携軸<sup>22)</sup>などによる都市間の協力による都市機能の強化が考えられているが、ヨーロッパにおけるように、近隣諸都市は競合しながら協力関係を強めることが大切である（森川，1999）。その場合に、広島には中枢管理機能の大きな蓄積、岡山には交通的位置という利点があるので、それらをともに生かしながら、広島と岡山とが相互に「競合しながら協力する」ことによって中国地方の発展をはかることが重要であろう。

[謝辞] 本稿の執筆に当たっては、中国5県の企画課・統計課や各新聞社をはじめ多くの方々にお世話になった。また、図の作成には広島大学大学院生鋤塚賢太郎氏の協力を仰いだ。記して厚くお礼申し上げます。なお、本報告には2000・2001年度科学研究費基盤研究C「人文地理学における地域概念の再考」(12680085)の一部を使用した。

[注]

- 1) ただし高野 (1989, p.423) は, 地域を構成する自然的・経済的・社会的などの諸要素の連結関係によって作り出される全体的まとまりは, それ自体が地域そのものであって, これを地域構造と呼ぶのは正しくないと述べている。
- 2) 倉敷市は2002年4月に中核市になることが予定されている。
- 3) 過疎地域市町村数の比率は, 地方別では北海道71.7%, 中国地方54.1%, 四国51.4%の順となり, 都道府県別に過疎地域の人口比率の高いのは鹿児島県32.1%, 島根県28.2%, 秋田県26.2%の順となる (総務省自治行政局過疎対策室, 2001, p.28)。とくに過疎地域の多いのは中国山地と島嶼部の町村で, 島根県 (全市町村の64.4%) や広島県 (60.9%) に多いが, 山陰でも鳥取県 (25.6%) は域内では最も少ない。
- 4) 中国自動車道の交通量は1990年の13,900台/日をピークに減少して1999年には8,500台となったのに対して, 山陽自動車道の交通量は平成3年には中国自動車道を追い抜き, 1999年には31,200台/日まで増加している (国土交通省中国地方整備局資料による)。
- 5) 中国5県ではそれぞれ人口移動統計調査を実施しているが, 調査期間は暦年と年度とがあり, 不統一である。他府県との人口移動は府県単位に集計されており, たとえば笠岡と福山のような都市間の転出入人口は不明である。ただし, 山口県の『平成12年山口県人口移動統計調査』報告書では広島や北九州, 福岡を含めた13大都市との転出入人口が掲載されている。
- 6) 『国勢調査報告』(2000年) の従業地 (通勤状況) に関する資料はまだ公表されていないので, 1995年のものを使用する。
- 7) ( $j$  町村から  $i$  市や  $i$  大都市圏に対する転入者 + 転出者 /  $j$  市町村の全移動者数) のうち第1位の  $i$  市の圏域をさす。
- 8) ( $j$  町村から  $i$  市に対する通勤者数 /  $j$  市町村の全就業者数) が5%以上の範囲をさす。競合領域の設定にとって適当な基準はないので, ここでは域内の中心都市間では第1位と第2位の人口移動率の差が3.0%以内の場合に競合領域と考え, 東京大都市圏や大阪大都市圏との間には0.5%以下の差異の場合に競合領域とした。なお, 人口移動圏や通勤圏を形成するためには, 2市町村以上から第1目的地となることを条件としたが, その限界を明確に規定することは困難であるし, かなり偶然的な要素も含まれる。また, 人口移動圏をもつ都市であっても, 他市への人口移動率が最大10%以上の場合にはその都市の人口移動圏に含まれ, 半従属都市とした。人

口移動圏や通勤圏内に含まれる人口については連結強度は考慮することなく合計したが、競合地域ではその市町村人口2分または3分して計算した。

- 9) 中国地方のとくに東部の市町村ではどこでも、大阪大都市圏とある程度の人口移動率をもっているが、都市から距離的に離れていて、近隣都市との人口移動が少ない町村に、大阪大都市圏との人口移動が相対的に大きく現れる傾向がある。
- 10) 今日のように、大阪府と京都府、兵庫県を含めた大阪大都市圏ではなく、大阪府だけを意味する。
- 11) 芳井町、美星町、里庄町なども井原や笠岡を指向するので、福山の人口移動圏に含まれるかもしれない。
- 12) 1969年の時点には東広島市は誕生しておらず、人口移動圏は全く存在しなかった（森川，1972）。当時は、三次の人口移動圏も現れておらず、広島圏に含まれていた。
- 13) ここで東京大都市圏とは東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県を指し、大阪大都市圏とは大阪府、京都府、兵庫県を指す。
- 14) 先に述べたように、大阪府、京都府、兵庫県をもって大阪大都市圏としており、岡山市との関係を数字でもって厳密に比較することはできない。
- 15) 147.2万人というのは、第1表の岡山と倉敷の都市圏人口を加え、二重に計算された倉敷市の人口をそこから差し引いた値である。
- 16) 島根県の浜田や益田では広島との人口移動率は高いと考えられるので、第5図では推定による連結関係を記載した。
- 17) この資料では、人口30万人以上の都市またはそれ以下の県庁都市だけが公表されており、その他の都市は非集計資料となっていて簡単には利用できない。なお、集計方法が異なるため、第5表の比率と第2表の比率とは大きく異なる。
- 18) もっとも、卸売センターの立地にとっては、2時間以内の圏域人口だけでなく地元の都市人口の規模とも関係しており、また地価も重要な条件である。尾道流通団地では地元地域の顧客が少なく、しかも地価が高いのが短所といわれる。
- 19) 広島県は1975年までは順調な経済発展を続けてきたが、その後経済の停滞が始まり、1995～2000年には国勢調査実施以後初めて人口減少を生じたことに広島県の企画担当者は危機感を抱いている。
- 20) 中国新聞（朝刊）の県別発行部数は、2001年8月現在では広島県664,488部、山口県62,534部、島根県7,550部、岡山県3,260部、その他678部であった（中国新聞社資料による）。

21) 各県庁企画課での聞き取り調査から解釈したものである。

22) 中国地方では、日本海沿岸から瀬戸内、四国太平洋沿岸に至る産業、文化、自然など多様な地域資源とポテンシャルを生かして、個々の都市圏や地域が連携し、相互に機能を補完する島根－広島－高知を結ぶ中四国地域連携軸構想があり、岡山についても島根－鳥取（米子）－岡山－香川－高知を結ぶ同様の計画がある。

## [文献]

- 荒井良雄 (1996) : 地域とシステム, 西川 治編 : 『地理学総論 (総観地理学講座 I)』朝倉書店, pp.191-213
- 木内信蔵 (1968) : 『地域概念－その理論と応用－』東京大学出版会
- 全日本トラック協会 (2000, 2001) : 『広島県東部の物流の効率化に関する調査研究報告書』 164p., 148p.
- 総務省自治行政局過疎対策室 (2001) : 『過疎対策の現況, 平成 12 年度版』
- 高野史男 (1989) : 地域構造, 日本地誌研究所編『地理学辞典, 改訂版』二宮書店 : 423-424.
- 中国地方総合研究センター (2001) : 『中国地域の経済と地域開発 2001』
- 野間三郎・門村 浩・中村和郎・野沢秀樹・堀 信行 (1974) : 「地域のシステム」に関する諸外国の研究－その展望, 地学雑誌, 83, pp.19-37, 83-2, pp.103-124
- 日野正輝 (1995) : わが国主要都市における支店の集積と動向。経済地理学年報, 41, pp.192-207
- 日野正輝 (2001) : 地方中枢都市の成長力の差の兆し, 日本都市学会第 48 回大会報告要旨, pp.31-32
- ヒューゲット, R. 著, 藤原健蔵・米田巖訳 (1989) : 『地域システム』古今書院, 238p.
- 藤原健蔵 (1985) : 中国地方, 『平凡社大百科事典』平凡社, pp.853-854
- 森川 洋 (1969) : 岡山県の人口移動, 日本都市学会『都市学の進展と地域理論』, 地人書店, pp.122-136
- 森川 洋 (1972) : 広島県の人口移動, 船越謙策先生退官記念論文集『地理科学の諸問題』 船越謙策教授退官記念事業会, pp.10-15
- 森川 洋 (1985) : 人口移動からみたわが国の都市システム, 人文地理, 37-1, pp.20-38
- 森川 洋 (1996) : 広島市に立地する卸売業・事業サービス業支店の特性, 人文地理,



48-3, pp.209-229

森川 洋 (1998) : 『日本の都市化と都市システム』 大明堂, 280p.

森川 洋 (1999) : ドイツにおける都市ネットワーク計画の概要と問題点, 人文地理, 51-1, pp.49-71

森川 洋 (2002) : ドイツ語圏人文地理学における現代社会の認識と地域概念, 地理学評論 75 (印刷中)

Berry, B.J.L. (1964): Cities as systems within systems of cities. *Papers of Regional Science Association*, 13, pp.147-163

Blotevogel, H.H. (2000): Ist das Ruhrgebiet eine Region? Vorbemerkungen zu einer aktuellen Debatte. Heinenbrock, K. u. Jablonowski, H.W. (Hg.): *Blick zurück nach vorn! Standpunkte, Analysen, Konzepte zur Zukunftsgestaltung des Ruhrgebiets*. Bochum: SWI-Verlag, S.19-40

Chorley, R.J. (1962): *Geomorphology and general systems theory*. *Geological Survey Professional Papers*, 500-B, 10 (荒井 (1996) による)

Grigg, D. (1965): The logic of regional systems. *Annals of Association of American Geographers*, 55, pp.465-491

Haggett, P. (1972): *Geography: a modern synthesis*. New York : Harper & Row, Pub.

Morikawa, H. (1987): Central place system in the Chugoku district, southwestern Japan — as a base of regional planning — . *Geographical Reports of Tokyo Metropolitan University*, 22, pp. 189-209

Philbrick, A.K. (1956): Principles of areal functional organization in regional human geography. *Economic Geography*, 33, pp.299-336

## The structure of regional systems and the regional unity in Chugoku district, southwestern Japan

Hiroshi MORIKAWA

Chugoku district is one of the national districts consisted of five prefectures: Tottori, Shimane, Okayama, Hiroshima and Yamaguchi. Physio-geographically it is structured by three regions: the coastal regions of Seto Inland Sea and Japan Sea and the mountainous region. In Hiroshima city many national administrative branch offices and a number of branch offices of large firms are concentrated except for the agro-political office of Chugoku-Shikoku district located in Okayama city.

This paper refers to which structures Chugoku district has in regional systems and if a regional unity it also keeps, based on the analyses of migration areas (Fig.1) and commuting areas (Fig.2). Table 1 shows central cities of migration and commuting areas and their population increase in the period 1990 to 2000. While large cities such as Hiroshima, Okayama etc. have larger population in migration areas than in commuting areas, there are many central cities with smaller migration areas than commuting areas; small towns such as Mimasaka in Okayama prefecture and Yoshida in Hiroshima prefecture lack their migration area. Generally speaking, the population of central cities themselves as well as their tributary areas tends to increase in response to their positive activities in the last 10 years. A special example is Higashi-Hiroshima located in the eastern suburbs of Hiroshima where the increasing ratio of urban population and its tributary area was more than 25 percent in this period.

The population of Hiroshima and its migration area amounts to 1,126,000 and

1,966,000 inhabitants respectively, in comparison with Okayama with the urban population of 627,000 and the population of migration area of 1,477,000 inhabitants. In contrast, there are no large centers in the coastal region of Japan Sea. While one can recognize a kind of hierarchical structure formed by the tributary areas of Hiroshima or Okayama and the areas of small central cities included within it, there are no structures consisted of central cities of medium size such as Tottori, Yonago, Matue, Shimonoseki, Yamaguchi etc. These central cities are directly connected with Osaka or Tokyo metropolitan areas, as shown in Fig.3. Accordingly, Hiroshima city cannot dominate all central cities within the district with intensive connections. Especially in eastern part of the district Okayama city is located as a rival city. In addition, recently one can find the declining trend of Hiroshima city. It may depend not only on the depression of the automobile firm Mazda but also the stagnation of urban functions of higher order.

Although the development of regional unity is today not recognized in Chugoku district, one can expect the establishment of Chugoku province, when Japanese government adopts the deconcentration policy to multiple regional metropolises in future, instead of the one-point concentration into Tokyo metropolitan area. If the national province were formed in Chugoku district, its regional unity of Chugoku district would grow. If Hiroshima were selected as the provincial capital in various scenarios, the administrative and economic functions of Hiroshima would be developed. But it would be significant for Hiroshima city to develop corporative relations to other cities, especially to Okayama.

Key words: commuting areas, Hiroshima city, migration areas, Okayama city, regional system